

Saab 9-5 Aero Sedan US-spec 2005–09

NEVS-brevet torsdag 31 januari

1. Koenigsegg och Nevs AB i nytt partnerskap

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-01-29, 15:38

Nya bilmodeller kan byggas i Trollhättan



Kai Johan Jiang, ordförande i Nevs AB, ser fram emot samarbetet med Koenigsegg.

Tidigare Saab-tillverkaren Nevs AB köper 20 procent av Koenigsegg Automotive. Samarbetet kan leda till elbilsproduktion i Trollhättan.

De två svenska fordonstillverkarna Nevs AB, Trollhättan, och Koenigsegg Automotive i Ängelholm ska etablera ett nytt partnerskap. Nevs köper 20 procent av Koenigsegg för 150 miljoner euro och tillsammans bildar de ett nytt utvecklingsföretag.

Det nya samarbetsbolaget – som inte verkar ha fått något namn ännu – ägs till 65 procent av Nevs och resterande av Koenigsegg Automotive. Nevs investerar 150 miljoner dollar i det nya företaget.

Partnerskapet mellan de två biltillverkarna fördjupar ett redan pågående samarbete mellan Koenigsegg och Nevs. Tillsammans ska man samarbeta och för Koenigseggs del kan det innebära att man startar en mindre serieproduktion av en ny modell.

Tidigare Saab-tillverkaren Nevs har produktionskapacitet i både Trollhättan och i Kina. Nyligen fick Nevs en ny storägare i form av kinesiska Evergrande och den vägen kan även Koenigsegg dra nytta av försäljning via ett av Kinas största återförsäljarnät.

"Koenigsegg bryter ny mark där vi kapitaliserar på vår unika teknologi, prestandameriter och marknadsposition för att utforska och utveckla nya produkter," säger Christian von Koenigsegg, grundare och vd för Koenigsegg.

"Partnerskapet skapar de bästa förutsättningarna för Koenigsegg att accelerera tillväxten inom hyperbilsmarknaden och möjliggör för oss att utforska orealiserade marknadssegment tillsammans med Nevs. Vi ser mycket fram emot att samarbeta med Nevs i utvecklingen av produkter som säkerställer en hållbar framtid."

Även Kai Johan Jiang, grundare och ordförande i Nevs AB, ser fram emot det fördjupade samarbetet:

"Koenigsegg är ett attraktivt företag som utvecklar avancerade bilar med unik teknologi och kundbas. Att kunna utveckla vår investering i den svenska bilindustrin genom ett företag vi känner och har etablerade relationer med är ett viktigt steg för oss."

"Vi har både kompetenser och faciliteter som kommer stötta Koenigsegg i deras resa framåt, något vi ser väldigt mycket fram emot," avslutar Kai Johan Jiang.

Som alla minns var det Nevs AB som köpte upp resterna efter Saab Automobile, som gick i konkurs i december 2011. Då hade nederländska Spyker, med Victor Muller i ledningen, försökt att driva Saab Automobile sedan februari 2010.

Men innan Spyker fick köpa Saab av GM var Christian von Koenigsegg en av spekulanterna, då företaget var nedläggningshotat sedan 2009. Det blev dock ingen affär mellan Christian von Koenigsegg och GM, vilket en del beklagat i efterhand. Man kan inte riktigt säga att cirkeln slutits, men lite spännande är det ändå att "gamla Saab" och Koenigsegg återigen har fått beröringspunkter.



Christian von Koenigsegg, vd för Koenigsegg Automotive i Ängelholm, vill bryta ny mark och utveckla nya produkter. Kanske innebär det en mindre serieproduktion i Trollhättan av sportiga elbilar?



[Köper in sig i Nevs – för över 8 miljarder: "Det är en drömpartner"]



[Koenigsegg kan köra Le Mans 24-h i ny hyperbilsklass]



[Koenigsegg erkänner: Prestandan i Tesla Roadster är "pinsam" för oss]



[Elbilen Nevs 9-3 går att förhandsboka – får räckvidd på 35 mil]



[Första bildbeviset: Ersättaren till Koenigsegg Agera RS]



[Vad hände med Spykers motordeal med Koenigsegg?]



[OFFICIELLT: Spyker köper Saab av GM]



["Nevs är ingen Tesla – alla ska ha råd att köra den"]



[Saab Automobile köps av Nevs]

NEVS

2. NEVS och Koenigsegg bildar strategisk allians

Publicerad 29/01/2019

De svenska biltillverkarna NEVS AB och Koenigsegg bildar ett strategiskt partnerskap som både möjliggör utvecklingen av parallella fordonsmodeller i något större volymer, med fokus på elektrifiering såväl som stärker tillväxtmöjligheterna inom hyperbilssegmentet.

- NEVS gör ett kapitaltillskott om 150 miljoner euro och tar därmed en minoritetsandel om 20 procent i Koenigseggs moderbolag.
- Dessutom bildar parterna dessutom ett joint venture för att expandera inom nya marknadssegment, där NEVS AB bidrar med 150 miljoner dollar i startkapital för en majoritetsandel om 65 procent, och där Koenigsegg erhåller en 35 procentig andel genom att bidra primärt med immateriella rättigheter, tekniska licenser och produktdesign.

Partnerskapet fördjupar ett redan pågående samarbete mellan Koenigsegg och NEVS, vilket skapar synergier mellan bolagens geografiska avtryck, erfarenheter och kompetenser. Koenigsegg har redan en framstående och unik marknadsposition inom hyperbilar och genom detta ytterligare joint venture ska NEVS och Koenigsegg samarbeta för att utveckla en produkt för nya och outnyttjade segment genom att dra nytta av varandras styrkor.

Genom NEVS produktionsanläggningar i Trollhättan får Koenigsegg tillgång till ytterligare kapacitet och kan dessutom dra nytta av den omfattande kunskapen inom bilindustrin som finns i regionen, samtidigt som företaget behåller sitt kompetenscentrum i Ängelholm.

Vid sidan av produktionskapacitet i Trollhättan och i Kina, har NEVS genom bolagets majoritetsägare Evergrande, en bred distributionsplattform och kanaler genom ägande i Kinas största bilåterförsäljare.

"Koenigsegg är ett attraktivt företag som utvecklar avancerade bilar med unik teknologi och kundbas. Att kunna utveckla vår investering i den svenska bilindustrin genom ett företag vi känner och har etablerade relationer med är ett viktigt steg för oss. Vi har både kompetenser och faciliteter som kommer stötta Koenigsegg i deras resa framåt, något vi ser väldigt mycket fram emot," säger Kai Johan Jiang, grundare och ordförande i NEVS AB.

"Koenigsegg bryter ny mark där vi kapitaliserar på vår unika teknologi, prestandameriter och marknadsposition för att utforska och utveckla nya produkter. Partnerskapet skapar de bästa förutsättningarna för Koenigsegg att accelerera tillväxten inom hyperbilsmarknaden och möjliggör för oss att utforska orealiserade marknadssegment tillsammans med NEVS. Vi ser mycket fram emot att samarbeta med NEVS i utvecklingen av produkter som säkerställer en hållbar framtid", säger Christian von Koenigsegg, grundare och VD för Koenigsegg.

För mer information, vänligen kontakta:
Fredrik Fryklund
Kommunikationschef NEVS AB email: fredrik.fryklund@nevs.com
0739 666449

Grundat 2012 efter förvärvet av SAAB Automobile AB:s kvarlåtenskap, ämnar NEVS att forma mobilitet för en hållbar framtid genom en global portfölj av fullt elektrifierade premiumfordon, mobilitetslösningar och hållbara erbjudanden för städer. NEVS huvudkontor och främsta forsknings- och utvecklingsanläggning finns i Trollhättan, Sverige, och har ungefärligen 650 anställda.

NEVS har växande verksamhet i Kina. Företagets första fabrik i Tianjin färdigställdes 2018 och under 2019 påbörjas serieproduktion av NEVS 9-3 EV. Samtidigt är en ny fabrik i Shanghai under konstruktion och planerad för produktion av EV bilar under 2020.

NEVS var det första joint venture företaget med investerare utanför Kina som beviljades tillstånd för investeringar inom ”New Energy and Passenger Vehicle Projects” av Kinas regering. I slutet av 2018 beviljades NEVS certifikat för tillverkning och försäljning från fabriken i Tianjin.

NEVS fokuserar inte enbart på elektriska fordon. NEVS planerar även att utveckla självkörande fordon som beräknas vara klara under början av 2020, såväl i EU som i Kina.

I januari 2019 annonserades att Evergrande Health förvärvat 51 procent av aktierna i NEVS AB för att möjliggöra globalt ledarskap inom ny energi och smart reseekologi. Grundaren och ordföranden för NEVS, Kai Johan Jiang och hans företag NE Holding, innehar 49 procent av aktierna.

NEVS är en förkortning av National Electrical Vechicles Sweden.

För mer information besök, www.nevs.com.

Om Koenigsegg

Koenigsegg Automotive AB är en globalt ledande tillverkare av exklusiva hypersportbilar med bas i Sverige. Företaget grundades 1994 av Christian von Koenigsegg som fortsatt idag leder bolaget. Koenigsegg strävar efter att skapa den perfekta sportbilen genom att dra nytta av svensk design och unik egenutvecklad teknologi. Koenigsegg har flera patent och är pionjärer inom energieffektiv och grön teknologi på sin marknad. Deras klassledande hypersportbilar innehar även flera världsrekord i prestanda och distribueras till bilentusiaster globalt. Med huvudkontor i Ängelholm har företaget idag drygt 200 anställda. För mer information, besök www.koenigsegg.com.

3. Koenigsegg inleder en evolutionsresa för framtida tillväxt

av **Steven Wade** 29 januari 2019

Koenigsegg AB bildar ett strategiskt partnerskap med NEVS AB, vilket möjliggör utveckling av parallella fordonsmodeller i något högre volymer med tonvikt på elektrifiering samt stärkt tillväxtmöjligheter inom hyperbilssegmentet. NEVS gör en kapitaltillskott på 150 miljoner euro och tar därmed en 20 procent minoritetsandel i Koenigseggs moderbolag.

Dessutom bildar parterna ett joint venture att expandera till nya marknadssegment där NEVS AB bidrar med 150 miljoner dollar till startkapital för en andel på 65 procent och Koenigsegg erhåller 35 procent genom att främst bidra med immateriella rättigheter, teknologilicenser och produktdesign.

Partnerskapet kommer att fördjupa ett redan existerande samarbete mellan Koenigsegg och NEVS, vilket skapar synergier mellan sina geografiska fotspår, erfarenheter och kompetenser.

Koenigsegg har redan en framstående unik marknadsposition för hyperbilar och genom det kompletterande joint ventureet NEVS och Koenigsegg samarbetar för att utveckla en produkt för nya och outnyttjade segment vilket ökar båda företagens styrkor.

Genom NEVS produktionsanläggningar i Trollhättan kommer Koenigsegg tillgång till ytterligare kapacitet samt dra nytta av den omfattande fordonsindustrin i regionen, samtidigt som man behåller sitt centrum för excellens i Ängelholm. Förutom NEVS-kapacitet för produktion i Trollhättan och Kina har NEVS genom sin majoritetsägare Evergrande en bred distributionsplattform och kanaler genom ägande i en av Kinas största bilhandlare.

"Koenigsegg bryter ny mark, kapitaliserar på vår unika teknik, prestandapoäng och marknadsställning för att utforska och utveckla nya produkter. Det här partnerskapet kommer att skapa de bästa förutsättningarna för att Koenigsegg ska accelerera tillväxten på hyperbilmarknaden och möjliggöra för oss att bryta marken till ett outnyttjat marknadssegment tillsammans med NEVS. Vi ser väldigt mycket fram emot att samarbeta med NEVS för att utveckla produkter som säkerställer en hållbar framtid ", säger Christian von Koenigsegg, grundare och VD för Koenigsegg.

"Koenigsegg är ett lockande företag som utvecklar avancerade bilar med unik teknik och med en kundbas som är en av ett slag. För att kunna utöka vår investering i den svenska fordonsindustrin genom ett företag som vi känner till och har ett etablerat samarbete med, är ett viktigt steg för oss. Vi har både kompetenser och faciliteter för att stödja Koenigsegg på resan framåt, något vi ser väldigt mycket fram emot ", säger Kai Johan Jiang, styrelseordförande i NEVS AB.

4. Uniti letar partners för att starta bilproduktion i Israel

Elektronikproduktion | 29 januari 2019

Lewis Horne, CEO för den svenska elbilstillverkaren Uniti, har börjat leta efter möjligheter att starta bilproduktion i Israel.



Under hösten 2018 meddelade Uniti att företaget expanderade i Storbritannien, bland annat med ny fabrik, nytt kontor och samarbete med brittiska experter kring bilproduktion.

Nu berättar Lewis Horne för nyhetssajten Calcalist att han letar efter lokala affärspartners intresserade av att starta biltillverkning i Israel, och senare marknadsföra Unitis fordon i regionen.

Han säger också att Uniti inte vill eller behöver kontrollera tillverkningen av sina bilar, utan istället gladeligen delar med sig av kunskapen med lokala företagare som kan etablera tillverkningsanläggningar.

– Vi arbetar annorlunda (än andra elbilsutvecklare), med betoning på effektivitet, hållbarhet och enkelhet, säger Lewis Horne, CEO för Uniti, till Calcalist.



Upp- och nedförsbackar för Autoliv under helåret 2018”Vi växte organiskt med mer än 4 procent under fjärde kvartalet trots att...

SVENSKA DAGBLADET

5. Sverige överväger förbjuda försäljning av Teslabilar

Av Jonas Fröberg, 2019-01-29 06.00

Teslas system "kan inte godkännas med nuvarande lagstiftning". Med de orden arbetar svenska Transportstyrelsen för att stoppa försäljning av Tesla i sex månader i Sverige. Orsaken: att Tesla uppdaterar bilarnas säkerhetssystem trådlöst via nätet, utom myndigheternas kontroll.



Tesla *Model S som 2015 fick självkörande teknik utsänd ö*ver nätet efter typgodkännandet.

Som enda biltillverkare uppdaterar bil- och techbolaget Tesla sina säkerhets- och självkörande system på ett grundläggande sätt trådlöst via nätet.

Det är ett av Teslas stora säljargument, men också en ny verklighet för myndigheter att hantera. Och ännu finns oklarheter för trafiksäkerheten.

På svenska Transportstyrelsen är Anders Gunneriusson insatt i ärendet.

– Vi har ett så kallat Artikel-29-förfarande om Tesla. Det betyder att vi utreder om Sverige ska stoppa Tesla att sälja bilar under ett halvår om det föreligger en allvarlig trafiksäkerhetsrisk.

Ärendet startade redan 2015 och är ännu aktivt.

Bakgrunden är följande: Tesla har hårdvara anpassat för helt självkörande körning – med bland annat åtta 360-graderskameror, tolv sensorer och en radar. Men framförallt vilande funktioner som kan väckas genom mjukvaruuppdateringar och göra bilen mer självkörande.

Ärendet gäller Teslas el-lyxbil Model S som introducerades 2012. Tre år senare, 2015, fick bilen så kallade autopilot via en uppdatering på nätet, som möjliggör att bilen mer eller mindre kan köra själv under vissa betingelser.

Det krockar mot en grundbult i Europas trafiksäkerhetssystem. Nya bilmodeller testas i ett så kallat typningstest innan de får börja säljas. Därefter gäller detta test normalt bilens livslängd.

Om en medlemsstat tycker att en bil utgör en allvarlig säkerhetsrisk kan man förbjuda försäljning i sex månader för att utreda vidare. Det är alltså detta Sverige utreder.
Tesla har valt att typa sina bilmodeller i Nederländerna – som sedan gäller för hela EU.

LÄS ÄVEN



Räckvidd, pris – bästa elbil du kan köpa inte en Tesla
SVD:S BILTESTER 19 jan, 2019

Transportstyrelsens representanter blev kontaktade av en reporter som själv råkat ut för en olycka vid en provkörning, dessutom fanns ett flertal filmer på Youtube där Teslabilar körde helt utan inblandning av föraren och även filmer på olyckor med Teslabilar.
– Vi tyckte inte att Teslabilarna betedde sig enligt typgodkännandet och hade flera frågor till myndigheten i Nederländerna, säger Anders Gunneriusson och fortsätter:
– Vi tyckte att deras godkännande stred mot reglerna i reglementet. Därefter startade vi ärendet.

SvD har tagit del av ett mejl från den 27 november 2015 där Transportstyrelsen varnade om Teslas Autopilotsystem till typgodkännandemyndigheten RDW i Nederländerna : "Systemet ser ut att... vara nära automatisk körning. /.../ Vår tolkning är att systemen inte kan godkännas med nuvarande lagstiftning".
Bakom oron fanns också att Teslas självkörande teknik ansågs enklare än konkurrenternas.
– Biltillverkaren måste utöka typgodkännandet om de gör något med bilen som allvarligt kan påverka säkerheten, säger Anders Gunneriusson.
BMW och Mercedes introducerar system där bilen bland anat byter fil själv – men först efter att ha fått undantag utfärdat av EU-kommissionen. Men Tesla har inte använt sig av samma förfarande.

Sverige skickade även ett brev till EU-kommissionen den 11 december 2015 där de ansvariga tjänstemännen på Transportstyrelsen tog upp sin oro över typgodkännandet och ville ha övriga länders inspel.

Vad hände sedan?
– Då genomfördes flera möten och man täppte till hål i typgodkännanderegelverket, säger Anders Gunneriusson.

LÄS ÄVEN



El-suvens kaxiga mål: ”Spöa skiten ur Tesla”
SVD:S BILTESTER 20 okt, 2018

Vad säger Tesla?

– Vi har haft kontakt men de hänvisar i princip till typgodkännandet i det här fallet.

Och ännu är han inte övertygad. Ärendet som kan leda till säljstopp ligger fortfarande öppet över tre år senare.

– Nu överväger vi att stänga ärendet. Men händer det en olycka i Sverige som har med det här att göra kommer vi att ingripa och då öppnar vi det igen.

Om det skulle hända vore det dramatiskt. Teslas nya mellanklassmodell Model 3, som SvD testade redan i juni, fick nyligen typgodkännande av holländska RDW för Europa och ska börja säljas nu i februari.

Allt fler biltillverkare överväger att införa uppdateringar på bilens vitala system över nätet: det som på fackspråk heter FOTA – Firmware Over the Air Update. Det pågår nu ett regleringsarbete i EU, bland annat i EU-kommissionen och i FN-organet WP29 som hanterar typgodkännanden av fordon.

Där ingår alla stora biltillverkare genom branschorganisationen Oica. Men inte Tesla.

Framförallt finns en arbetsgrupp i FN-organet WP29 enbart för FOTA-bilars uppdateringar över nätet. Gruppen har haft 21 möten och väntas presentera slutsatser om både bilsäkerhet och cybersäkerhet med hackning nästa vecka.

Tesla Motors kommunikationschef i Sverige, Maria Lantz, mejlar följande kommentar:

"Tesla understryker att alla uppdateringar som introduceras i Europa till fullo harmonierar med EU:s samtliga krav för typgodkännande".

Artikel 29: ”Fara för allvarlig trafiksäkerhetsrisk”

Artikel 29 hänvisar till just artikel 29 i Europaparlamentets och rådets ramdirektiv 2007/46 för godkännande av motorfordon. Artikel 29 ger medlemsstaterna rätt att stoppa försäljning av bilmodeller även om de är typgodkända om det anses föreligga fara för allvarlig trafiksäkerhetsrisk.

Jonas Fröberg

SVENSKA DAGBLADET

6. ”Ministern måste agera om Tesla – snabbt som tusan”

Av Henning Eklund

2019-01-29

Det var på tisdagen som SvD avslöjade att Transportstyrelsen överväger att förbjuda försäljningen av Tesla i Sverige. Det får nu riksdagsledamoten Anders Åkesson (C) att reagera.
– Jag blir förvånad. Risken är att vi blir en vit fläck på kartan eftersom lagstiftningen släpar efter, säger han.



Tesla Model S

Det kallas ett "artikel 29-förfarande" – och innebär att Transportstyrelsen utreder om man ska stoppa Tesla att sälja bilar under ett halvår. Bakgrunden är att Tesla uppdaterar viktiga funktioner via mjukvara på distans – något som den ansvariga myndigheten i Sverige, Transportstyrelsen, menar kan strida mot reglerna.

Och detta – att det eventuellt strider mot reglerna – borde få politiken att reagera, menar Anders Åkesson (C).

– Om det är så måste lagstiftningen uppdateras, uppkopplade fordon är i dag en verklighet för många. Vi bejakar en utveckling mot smarta och klimatvänliga fordon och där ingår uppkopplingen. Vi får inte ha en lagstiftning som går emot den ambitionen, säger Åkesson, som är vice ordförande i trafikutskottet.

Tesla är den enda biltillverkare som uppdaterar bilarnas säkerhets- och självkörandesystem trådlöst, via nätet. Det är anledningen till att Tesla kan komma att förbjudas, eftersom det ses som en säkerhetsrisk.

– Det är en utmaning, risken är att vi blir en vit fläck på kartan där vi blir utan till exempel Tesla när lagstiftningen släpar efter. Hela fordonsutvecklingen går i en riktning och då ska vi inte försöka stoppa det, säger Anders Åkesson.

Finns det inte en säkerhetsrisk med trådlösa uppdateringar av bilar?

– Syftet med uppdateringarna måste vara att man vill förbättra säkerheten. Jag tror inte att någon fordonsutvecklare vill att deras bilar är med i olyckor. Man vill rätta till fel och det ska vi inte stoppa, säger Anders Åkesson.

Vad tycker du att infrastrukturminister Tomas Eneroth (S) ska göra nu?

– Jag tycker att han snabbt som tusan ska ta kontakt med Transportstyrelsen, fråga var lagstiftningen behöver justeras, och sedan göra det, säger Anders Åkesson.

Svenska Dagbladet söker Tomas Eneroth.

Vad gäller saken?

Tesla har hårdvara anpassat för helt självkörande körning – med bland annat åtta 360-graderskameror, tolv sensorer och en radar. Men framförallt vilande funktioner som kan väckas genom mjukvaruuppdateringar och göra bilen mer självkörande.

Och det är mjukvaruuppdateringarna, som sker på distans, som Transportstyrelsen har reagerat på. Ärendet gäller Teslas el-lyxbil Model S som introducerades 2012. Tre år senare, 2015, fick bilen så kallade autopilot via en uppdatering på nätet, som möjliggör att bilen mer eller mindre kan köra själv under vissa betingelser.

Det krockar mot en grundbult i Europas trafiksäkerhetssystem. Nya bilmodeller testas i ett så kallat typningstest innan de får börja säljas. Därefter gäller detta test normalt bilens livslängd.

Om en medlemsstat tycker att en bil utgör en allvarlig säkerhetsrisk kan man förbjuda försäljning i sex månader för att utreda vidare. Det är alltså detta Sverige utreder.



Delahaye 175S Roadster by Saoutchik 1949

ALLT OM BILAR

7. Myndigheten silar mygg och sväljer kameler

Av Jan-Erik Berggren

Publicerad 29 jan 2019 10:27

Transportstyrelsen funderar på att stoppa försäljningen av Teslabilar. Anledningen är något vi levt med ända sedan 2015 och något som hela bilvärlden vill börja med. Och trots att bilarna godkänts i ett annat EU-land.



Det går knappt att ta in hur Transportstyrelsen hanterar uppdateringen av mjukvara i Teslas bilar. Det är som ett dåligt skämt.

För fakta som väl alla känner till är det här:

Tesla har i många år framhävt sin mjukvaruuppdatering över internet som en stor fördel. Vi är många som visat på tjänsten och dess möjligheter och det här har inte på något sätt varit en hemlighet, varken för myndigheten eller någon annan. Dessutom finns det mängder av information om hur andra tillverkare ser uppdatering och försäljning av tjänster som en stor framtida affärsmöjlighet. Jag ska inom kort kunna köpa nya säkerhetssystem till min Volvo, BMW eller Audi – och bilen uppdateras över internet. Volvos ingenjörer har funderat på hur uppdateringen ska ske så säkert som möjligt men jag har aldrig hört att det funnits några som helst problem med regler.

Svenska myndigheter är en del av EU:s regelverk där bilar dagligen typgodkänns i EU för försäljning i hela unionen. Varje land kan sätta ner foten om de vill men det har använts mycket sparsamt, mer som hot än som verklighet. Det kan man tycka vad man vill om – det finns säkert många exempel där EU varit för flata och tillåtit osäkra bilar att fortsätta säljas. Men så har det fungerat i många år.



Svenska Transportstyrelsen hade till exempel alla möjligheter att stoppa försäljningen av Volkswagens bilar under dieselskandalen. Men då hände inget alls. Den gången hänvisade myndigheten till EU:s regelverk. Den gången var det plötsligt viktigt att EU häll ihop.

LÄS MER: PREMIUM – Tesla Model X mot Audi e-tron och Jaguar I-Pace

Luktar lobbying

Studerar vi också tekniken i Teslabilarna så är den möjligen mer avancerad än flera av konkurrenternas men det handlar fortfarande bara om ett stöd till föraren. Tesla, precis som alla andra, påpekar ständigt att föraren är ansvarig för bilen och att föraren ska hålla händerna på ratten.

Det är också så att det enda Tesla gör som ingen annan gör är att uppdatera bilen över internet. En Volvo kan lika enkelt uppdateras – fast då på en verkstad. Och jag kan inte förstås skillnaden. Transportstyrelsen har lika lite eller mycket kontroll över uppdateringen om den sker på garageuppfarten eller en verkstad.

Att Transportstyrelsen nu verkar vilja tvinga bilägare till verkstäder för uppdatering i någon slags tro att det skulle ge myndigheten mer kontroll är befängt. Det luktar bara verkstadslobbying lång väg.

Jag har alltså svårt att förstå att Transportstyrelsen tycker att just det här fallet är så viktigt att här och nu ska Sverige gå emot EU. Jag hade förstått om försäljningen av dieselbilar det fuskats med hade stoppats för att markera att fusket inte var okej och att Transportstyrelsen agerat kraftfullt för att kompensera svenska bilägare som råkat illa ut.

LÄS ÄVEN: Transportstyrelsen kan ge Tesla säljförbud i Sverige



Jan-Erik Berggren

4 NYHETERNA

8. Om 6 år kommer elbilar inte vara dyrare än bensin

2019-01-28l kl 19:47

Om fyra år är elbilar billigare än fossildrivna och försäljningen kommer att explodera. År 2030 är hälften av alla bilar som rullar laddbara.



FILM: https://www.tv4.se/nyheterna/klipp/om-6-%C3%A5r-kommer-elbilar-inte-vara-dyrare-%C3%A4n-bensin-11962444

NyTeknik

9. Renaults oro: Låg batteriproduktion för Europas elbilar

John Edgren 2019-01-28 06:00

Renaults försäljning av elbilar ökade med 40 procent, men resultatet hade kunnat bli ännu bättre. Problem vid batterifabriken satte käppar i hjulet – och nu oroas biltillverkaren av den låga batteriproduktionen i Europa.



Europeiska biltillverkare har presenterat ambitiösa mål kring övergången till elektrifierade bilmodeller, men volymerna rimmar illa med den förväntade tillgången på batterier. Att bygga en batterifabrik tar flera år, och till detta bör produktionen justeras in under lång tid för att undvika dyra återkallelser.

Nu börjar bristen på batterier skapa oro, inte minst hos Renault. Enligt European Alternative Fuels Observatory ökade den totala försäljningen av elfordon i Europa med 31 procent under förra året. För Renault gick andelen elektrifierade bilar upp med hela 40 procent, bland annat fördubblade man försäljningen av Kangoo Z.E. Men tillverkaren har redan påverkats av batteribristen.

– I takt med att intresset för elbilar har vuxit under de senaste två åren har vi gått från att jaga kunderna till att jaga efter delarna, säger Gilles Normand, senior vice president för Renaults elbilar till Automotive News Europe.

Tillverkningen bromsades

Bolagets siffror hade kunnat vara ännu bättre – för under den första halvan av 2018 bromsades batteritillgången av tillverkningsproblem vid LG Electronics fabrik i Polen. Men när leveranserna av batterier väl började rulla, under den andra halvan av året, så steg Renaults försäljning 62 procent jämfört med samma period föregående år. Modellen Zoe ökade med 27 procent, men av dem såldes en stor andel under december.

LG:s nya fabrik i Wroclaw ska klara av att förse 100 000 elfordon med batterier – det är dubbelt så stor kapacitet som vad man angav 2015. Ökningen har bidragit till leveransproblemen, men enligt Gilles Normand har leveranserna också påverkats av att efterfrågan på elbilar inte till fullo har levt upp till bilföretagens beräkningar. Detta har fått flera batteritillverkare att justera produktionen efter bilförsäljningen snarare än efter vad fordonstillverkarna har efterfrågat. Men nu har Renault fört samtal med LG för att säkerställa en jämnare leverans, åtminstone under de närmaste två åren.

– Vi har ett ramverk, så vi är väldigt tydlige med vad vi vill ha – och är också tydlige med vad de kan leverera till oss, säger han.

Renault har inte bara haft problem med batterileveranserna. Under 2017 fick man brist på elmotorer, och nu ska bolaget investera 1 miljard euro för att öka kapaciteten kring elbilsproduktionen i Frankrike. Bland annat ska man tredubbla motorproduktionen vid anläggningen i Cleon, och kapaciteten för Zoe-modellen i Flins-fabriken ska dubblas. Maubeuge förbereder fabriken för nästa generations el-Kangoo – och i Douai ska elfordon byggas på den gemensamma plattform som man har utvecklat tillsammans med Nissan.

JOHN EDGREN

RELATERADE ARTIKLAR

Mildhybrider förvirrar – nu ryter EU ifrån

Nevs nya ägare köper stor batteritillverkare

Volkswagens nya drag – ska tillverka elbilsbatterier

Toyota och Panasonic startar batterisamarbete

Han blir Renaults nya ordförande

10. Cadillac hotas av nedläggning – här är märkets sista chans

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-01-29, 13:58

General Motors lyxbilsmärke Cadillac går en osäker framtid till mötes. Efter flera misslyckade försök att öka försäljningen får märket nu en sista chans att lyckas – med hjälp av elbilar.



Cadillacs första elbil blir (förstås) en suv, men än så länge har den inget namn. Den bygger på GM:s nya elbilsplattform BEV3 och verkar storleksmässigt sikta på konkurrenten Audi e-tron.

Cadillac har de senaste åren sålt hyfsat bra i Kina, men hemma i USA har märket inte riktigt hämtat sig från finanskraschen. Marknadsandelen idag är bara en bråkdel jämfört med under märkets storhetstid och Cadillac hotas i USA av både Fords lyxmärke Lincoln, europeiska biltillverkare samt Tesla.

Den senaste strategin från GM är att positionera Cadillac som koncernens ledande märke inom "avancerade drivlinor" och nya teknologier. Det handlar då framför allt om el- och hybriddrift.

Första tecknet på det kom redan i samband med årets Detroitsalong då det stod klart att Cadillac blir först ut inom GM med koncernens nya elbilsplattform BEV3, i form av en ny suv.

Cadillacs nya elsuv kommer passa kunder i hela världen och "representera höjden av lyx och innovation", säger märkeschefen Steve Carlisle i en intervju med Reuters.

Han är också ganska frispråkig kring hur framtiden för Cadillac ser ut om omställningen inte lyckas, samtidigt som GM de senaste åren inte tvekat att lämna marknader och bilklasser som inte är lönsamma.

"Vi har inga chanser kvar när det gäller att ta Cadillac till en ny position. Nu gäller det, så vi måste verkligen träffa bollen rätt. Det är mitt jobb att se till att vi gör det", säger han.



Cadillacs resa: Från lyx till flopp

Få bilmärken har haft en så intressant resa genom 1900-talet som Cadillac.

- Lyxbilsmärket grundades redan 1902 och blev en del av General Motors sju år senare. Det döptes till och med efter mannen som grundade Detroit, det som blev bilstaden nummer ett.
- Cadillac kallades av många "the standard of the world" och under 50- och 60-talet kopplades märket ihop med enorma fenor, kreativa designlösningar och en del nya tekniska finesser.
- Märket fick svårt att klara oljekrisen och på 1980-talet lanserades flera "downsizade" försök till lyxbilar som floppade totalt. 1990-talet blev inte mycket bättre.
- Det senaste försöket att locka över köpare från konkurrerande märken gick ut på att lansera en prenumerationstjänst för köpare i New York, kallad Book by Cadillac. Försöket är nu nedlagt.



Cadillac släpper elbil – här är första bilderna



"Bilens framtid finns i Detroit – inte i Silicon Valley"



Klassiska bilsalongen kämpar för att överleva – byter minusgrader mot sommarfest

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Här är nya Renault Clio – invändigt vill säga

Peter Klemensberger 28 januari 2019

Nya generationen av storsäljaren Renault Clio ska täckas av under Genèvesalongen – så här ser bilen ut inuti.



Nyligen kunde vi visa bilder kommande Renault Clio på test i tufft svenskt klimat – nu är det klart att vi kommer att få se den färdiga bilen i sin helhet under vårens bilsalong i Genève. Det har nu bekräftats av Renault själva som redan nu visar bilens inredning.

Modellen Clio är Renaults storsäljare och har till dags dato sålts i över 15 miljoner exemplar sedan introduktionen 1990. Åren 2012 till 2018 har försäljningen ökat år för år för att 2018 nå en siffra på över 450 000 exemplar.

Med nya Clio har Renault satsat på bättre material och ergonomi. Interiören är mer förarorienterad men även luftigare tack vare en horisontell design. Centralt hittar vi dock en högst vertikal pekskärm – ett grepp vi känner från tidigare Renaultmodeller.

Nya Clio, nummer fem i ordningen, följer tidens tempo och ska erbjuda en rad tekniska funktioner inne i kupén och har även en sådan modern sak som elektriskt manövrerad handroms.

Dagens Clio presenterades under Parissalongen 2012 och testades senast av oss på Teknikens Värld i nummer 12/2016 – i det sportiga RS 220 Trophy-utförandet. Plus fick bilen för smidighet och pris men en ryckig dubbelkopplingslåda drog ner på betyget.

Bilsalongen i Genève öppnar den 5 mars.





FILM: [***https://youtu.be/x5i7QtU5D4w***](https://youtu.be/x5i7QtU5D4w)

Peter Klemensberger

12. Här är nya Renault Clio – även utvändigt

Peter Klemensberger 29 januari 2019

Under Genèvesalongen gör nya Renault Clio debut. Nu får vi kika på utsidan efter att ha sett innandömet.



Nya Renault Clio, en liten bil som får mycket utrymme här på teknikensvarld.se kan man tycka. Betänk dock att bilen är märkets kassako även i Sverige. Förra året såldes det 4 766 exemplar att jämföra för tvåan i Renault-sammanhang, Captur, där siffran var 2 902. Clio placerar sig därmed på plats 17 försäljningsmässigt enligt siffror från Bil Sweden.

Nu är emellertid inte det anledningen till att vi lyfter fram småbilen på nytt. Man har helt enkelt valt att portionera ut pressbilder i omgångar på den nya generationen som ska visas upp under Genèvesalongen. Nu visas bilen exteriört – tidigare har vi fått se interiören.

Nog känner vi igen grundformen på Clio även om LED-strålkastarna har fått samma tårkanalsdesign som hos andra modeller på paletten. Grillen är större och fönsterlinjen nyper till mer i bakkant än tidigare. Baktill märks främst nytt stuk på lampor och stötfångare.

Du är förlåten om du inte tar att Clio har krympt. Det handlar om 14 millimeter i längd och 30 millimeter i höjd. Nya Clio mäter in på 4 048 millimeter i längd och 1 798 i bredd men ska ändå vara rymligare än föregångaren.

Med nya Clio ersätts den sportigare versionen ST av R.S. – det är den blå bilen ovan och i galleriet nedan. Några mer fakta får vi vänta på. Vem vet, de kanske rent av kommer i morgon?







[GALLERI](#)
Renault Clio generation 5
26 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

13. Alpine A110 mot Porsche 718 Cayman GTS

Erik Wedberg 27 januari 2019

Efter mer än 20 långa år i träda är märket Alpine tillbaka, starkare än någonsin med snabba, lätta och exotiska mittmotorbilen A110. Klarar den rentav att utmana mittmotormästaren Porsche 718 Cayman GTS?



Tradition och långa anor är allt. Säg det företag som inte försöker stärka sitt varumärke genom att hänvisa till x antal år i branschen i hopp om att övertyga kunderna om att man är här för att stanna. Likadant är det förstås i bilbranschen, annars skulle Porsche Boxster och Cayman inte ha bytt namn till 718.

När Porsches två instegsmodeller uppdaterades 2016 var den största nyheten att de bytte sina sexcylindriga boxermotorer utan överladdning mot fyrcylindriga maskiner med turbosnurror. Risken att Porschepuritanerna skulle gå i taket över nerskärningen i cylinderantal var förstås överhängande och Porsches grepp för att gjuta olja på vågorna var att ge bilarna tilläggsnamnet 718. Vips hade man förankrat nymodigheten i traditionen genom att hänvisa till sextiotalets tävlingsvagn 718 som också hade fyrcylindrig motor och nådde stora framgångar på racer-banorna. Därmed blev det med ens svårare att klanka ner på de nu fyrcylindriga Boxster och Cayman.



Alpine-kupén har inga avläggningsytor annat än ett utrymme under mittkonsolen. Det finns inga fack i dörrsidorna och inte ens något handskfack.



Alpines motor sitter förhållandevis lättåtkomligt under glasrutan bak.

Om lång historia och traditioner inte varit viktigt skulle Alpine A110inte heller ha funnits. Märket Alpine har legat insomnat och instoppat i en byrålåda hemma hos Renault i Boulogne-Billancourt ända sedan 1995 men dammas nu av för lanseringen av den nya mittmotorsportbilen. Nya A110 hade förstås lika gärna kunnat säljas som en Renault, den lånar ju motor och en hel del chassiteknik från Megane RS, men kraften i det gamla varumärket Alpine, grundat 1955, ska inte underskattas. Om det är något många bilentusiaster runt om i världen har gått och hoppats på under lång tid så är det just en återupplivning av namnet Alpine, detta märke som rönte stora framgångar i sjuttiotalets rallysväng och som än i dag för med sig en doft av rivieran, dekadens och rå, oförfalskad motorglädje.

Det har varit en lång, väldigt lång väntan men nu står vi här med en alldeles ny Alpine. Sextio- och sjuttiotalens vackra A110 och åttio- och nittiotalens mindre vackra A310 och A610 har äntligen fått en efterträdare! Man kan inte riktigt kalla det retrodesign, men A110 är tydligt influerad av föregångaren från sextiotalet. Tydligast är de inre, runda strålkastarna och de breda skuldrorna som börjar ända framme vid framskärmarna, fortsätter längs bilens sidor och tappar lite i höjd efter bakhjulen för att ge bilen samma bakåtlutade attityd som föregångaren. Glädjande nog har den inte svullnat upp och blivit en stor klump, vilket är en vanlig företeelse när en klassiker kommer i nytappning (ja, vi tittar på er, Mini och Beetle!).

Nya A110 är bara 4,18 meter lång och 1,25 meter hög, vilket är fullt jämförbart med originalet. På bredden har den vuxit desto mer, från 1,5 till 1,8 meter och det tackar vi faktiskt för med tanke på sidokrockskydd och väghållning. Även vikten har hållits nere. Riktigt lika lätt som föregångaren är den förstås inte, det går inte att bygga en modern och säker bil som väger lika mycket som ett större badkar (ca 700 kg). En angiven tjänstevikt på 1 080 kg är ändå imponerande med dagens mått mätt och även den fullutrustade bilen vi har här i dag är relativt lätt – 1 103 kg. Fullutrustad och fullutrustad…



Boxster och Cayman har alltid tre mätartavlor. 911 har alltid fem tavlor.



Det ingår mycket Alcantara-klädsel i GTS-utrustningen.



Många knappar i Alpine känns igen från Renault. Växlarna väljs med tryckknappar på mittkonsolen. Dubbelkopplingslådan med sju växlar gör Porschen hela 33 900 kronor dyrare.

Extrautrustningen som finns tillgänglig omfattar inte så mycket mer än 18-tumsfälgar, dyr och välljudande stereo och skalstolar. Det framgår tydligt att Alpine och moderföretaget Renault har jobbat hårt för att hålla vikten nere. Man köper till exempel in bakre bromsok från Brembo där parkeringsbromsen är inbyggd. Det sparar 2,5 kg. Skalstolarna från Sabelt sparar 7,5 kg mot de elstyrda standardstolarna.

Porsche 718 Cayman GTS är en stor och tung klump i jämförelse. I grundutförande är den omkring 400 kg tyngre än Alpine och 21 cm längre. Men så har varken Boxster eller Cayman någonsin handlat om låg vikt heller. Visst är de mindre och lättare än storebror 911, men köpargumenten grundas främst i en perfekt balans mellan motorstyrka och köregenskaper. Det kanske kan låta lite med 365 hk och 420 Nm i det som är toppversionen av 718 Cayman, men det roliga är att den inte behöver mer. Balansen är perfekt.

Den stora viktskillnaden mellan bilarna märks direkt från start. Alpine A110 har den typiska lättrullande känslan som endast en väldigt lätt bil kan ge, vilket förstås är bra. Den är rolig att köra redan i gångfart. Motorn reagerar omedelbart på minsta gaspådrag och minsta vridning på ratten får framhjulen att rycka till. Mindre bra är att det ekar aningen tomt när dörrarna stängs och att delar av inredningen känns lätta, på ett dåligt sätt. På ett sätt som gör att det känns som att de har varit billiga att tillverka.

Kontrasten mot den supersolida Porschen är stor. Det finns inte en enda yta, inte en enda söm och inte en enda skruv att klaga på i inredningen i 718 Cayman. Man kan ge sig tusan på att varenda skruv, bult och mutter är åtdragen med en momentnyckel som kalibreras varannan minut av en sträng tysk. Precis så välbyggd känns Caymanen.



Skalstolarna i Alpine kostar extra och går endast att justera i längdled.



Sportstolar med broderade GTS-emblem ingår förstås i Porsches GTS-utrustning.

Motorsiffrorna för Alpine A110 är allt annat än revolutionerande. Strax bakom de två stolarna och precis framför bakaxeln ligger en fyrcylindrig 1,8-litersmotor med turboladdning. Det är samma motor som sitter i Megane RS, men den har 280 hästkrafter. I Alpine-bilen är den lätt nertrimmad till att ge 252 hästkrafter, förmodligen för att lämna plats åt en hetare version framöver (tänk A110 RS). Motorn är ingen sensation, kraften och accelerationen är precis vad man kan kräva av den här sortens bil men vissa kan säkert tycka sig behöva mer. Motorljudet är burkigt och orrande på samma gång och stämmer väl med motorns lätta karaktär. Den kommer snabbt och lätt upp i varv och får bilen att skutta iväg. Och det bästa är att man inte behöver vara försiktig med gasen heller! Man märker snabbt att knepet för riktigt snabb kurvtagning är att lägga över vikten på ytterhjulen redan innan kurvan och inte slå av på takten.

Chassikonstruktörerna, som kommer dels från Renault Sport, dels från det nystartade Alpine, har valt en påkostad lösning med dubbla triangellänkar både fram och bak, men också satt fjädrar och stötdämpare relativt mjukt. Det gör att karossen rör sig en hel del framåt, bakåt och åt sidorna, och att greppet blir enormt. När man gjort lastväxlingen och lagt vikten på ytterhjulen i kurvan kan man helt enkelt lita på att de behåller greppet om asfalten även om man stampar på gaspedalen lite för tidigt och lite för hårt. Fransmannen sätter fast ytterhjulen och håller greppet kurvan igenom men i de få fall då de faktiskt tappar greppet sker det med förvarning och trots mittmotorkonstruktionen kommer släppet odramatiskt.

Det här är ingen bil som hugger sin förare i ryggen så fort den får tillfälle, den lägger snarare en stöttande hand runt ens axlar och hjälper en genom kurvorna. Mycket av det fina beteendet kan tillskrivas däcken. Alpine använder Pilot Sport 4-däck från Michelin som greppar bra, men eftersom de är förhållandevis smala (205 fram, 235 bak) blir beteendet på greppgränsen progressivt och förutsägbart.



Två av bilvärldens just nu bästa mittmotorsportbilar som kan köpas för överkomliga pengar möts på Knutstorp Ring.

Riktigt lika snäll är inte Porsche 718 Cayman GTS. Det är inte så att den är giftig och hotar att när som helst slunga ut både förare och ekipage med ändan först ut i skogen, snarare tvärtom. Greppnivån är skyhög och tillåter oväntat höga kurvhastigheter. Samma lekfulla och lättkontrollerade beteende som finns i Alpine är svårt att framkalla hos Porschen. Det krävs rejäla sidokrafter och mycket gaspådrag för att bakhjulen ska börja bryta ut i sladd, annars är det understyrning som gäller.

Eftersom Cayman har så mycket grepp krävs riktigt hög fart för att den här sidan ska komma fram, och i den farten krävs det en del av föraren för att hinna med. I något lägre tempo är 718 Cayman GTS dock ett precisionsverktyg som nästan alla förare kan hantera.

Med GTS-tillägget blir 718 Cayman dyr. 802 500 kronor gör att den nästan är uppe på storebror 911:s pristerritorium, men då får man också en 718 Cayman som är starkare, snabbare och mer välutrustad än vanligt. Den 2,5 liter stora boxerfyran som finns i S-varianterna skruvas upp till 365 hästkrafter och 430 newtonmeter (tio upp), vilket är 35 hästkrafter och 60 newtonmeter mer än i de gamla GTS-modellerna med sexcylindriga sugmotorer. Effekthöjningen har åstadkommits genom nya insug och modifierade turboaggregat.

GTS-modellerna skiljer sig från övriga modellversioner genom att ha Sport Chrono, mekanisk differentialbroms och adaptiv fjädring med tillhörande tio millimeters sänkning som standard. Andra detaljer som skiljer GTS från övriga är bland annat annorlunda frontspoiler, strålkastare med svart inkråm, tonade bakljus, svarta emblem, centralt placerade ändrör i svart, sportstolar ”Plus” med broderade GTS-emblem i nackstöden och Alcantara på slitytorna.

Den som inte vill ha dubbelkopplingslåda kan spara en slant genom att välja den sexväxlade manuella lådan som gör 718 Cayman GTS några tiondelar långsammare från noll till 100 km/h. Då får man en av bilvärldens absolut bästa manuella växellådor, men samtidigt går man miste om en av bilvärldens bästa dubbelkopplingslådor. Den sjuväxlade PDK-lådanär smartare och snabbare än alla andra dubbelkopplingslådor och kan skifta karaktär från mjuk och smekande till stenhård och obarmhärtig i växlingarna.

LÄS MER: **Läs fler dueller här**

Alpine A110 går bara att få med dubbelkopplingslåda och glädjande nog är det en bra sådan. Den byggs av Getrag och har sju växlar och våtkoppling. Men det gäller att välja rätt körläge. I Normal och Sport växlar lådan med normal hastighet, vilket är lite för långsamt för riktigt aktiv körning. I Track-läget sjunker växlingstiderna från 320 till 260 millisekunder och det gör stor skillnad. Känslan är den att växlarna skjuts i med en helt annan hårdhet och man väljer gärna växel själv med paddlarna på rattstången. När man slår över till Sport- eller Track-läge ändras

också utseendet i det digitala mätarklustret, som för övrigt är precis så snyggt, plottrigt och svårtytt som det ska vara i en fransk bil. Det kan man stå ut med. Värre är att växelpaddlarna är för små och monterade på rattstången i stället för att följa med när ratten vrids.
Alpine har en viktfördelning på 44 procent fram, 56 procent bak. Bensintanken ligger precis bakom framaxeln, motorn strax framför bakaxeln och växellådan hänger ut en bit bakom bakhjulen. Det här gör att bilen inte går att använda som vardagsbil. Det finns nämligen inga förvaringsutrymmen. Under den lilla bakluckan ryms inte mer än två integralhjälmar eller ett par mjuka väskor. I utrymmet mellan framhjulen ryms två portföljer, på sin höjd.
Till det yttre ser Alpine A110 och Porsche 718 Cayman GTS ut att vara två väldigt lika bilar. Små, smäckra, snabba och opraktiska, men mycket skiljer dem åt. Porschen är en snabbare och dyrare bil. Alpine är roligare och billigare, men dessvärre ännu svårköpt på svenska marknaden.

Alpine A110 Prémiere Edition

Pris
Cirka 560 000 kronor.

Motor
Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 9,0:1. Borrning/slag 79,7/90,1 mm, cylindervolym 1 797cm3. Max effekt 252 hk (185 kW) vid 6 000 r/min, max vridmoment 320 Nm vid 2 500 r/min.

Kraftöverföring
Mittmotor, bakhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning
Elservo. Vändcirkel 11,7 m.

Bromsar
Ventilerade skivor fram och bak.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd 7,5 tum fram, 8,5 tum bak, däck 205/40 R18 fram, 235/40 R18 bak. Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 242, längd 418, bredd 180, höjd 125, spårvidd f/b 156/155. Markfrigång i. u. Tjänstevikt 1 103, maxlast 150, max släpvagnsvikt 0. Tank 45 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 100 liter bak, 96 liter fram.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 4,5 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning
Stad 0,82 l/mil, landsväg 0,50 l/mil, blandad körning 0,61 l/mil. CO_2 138 g/km.

Garantier
Nybil 3 år/10 000 mil.

Skatt
3 886 kr per år de första tre åren, därefter 954 kronor per år.

Plus

Motor Den lilla fyran överraskar med bra prestanda och rolig karaktär.
Körglädje Inte lika effektiv som Cayman, men framkallar alltid ett leende.

Minus

Trång A110 har praktiskt taget noll bagageutrymme och i kupén är det trångt.
Tillgänglighet Alpines närvaro i Sverige är svag och få bilar kommer hit.

Porsche 718 Cayman GTS PDK

Pris
802 900 kronor.

Motor
Bensin. Längsmonterad 4-cyl boxermotor med 2 överliggande kamaxlar per cylinderbank. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 9,5:1. Borrning/slag 102,0/76,4 mm, cylindervolym 2 497 cm3. Max effekt 365 hk (269 kW) vid 6 500 r/min, max vridmoment 420 Nm vid 1 900 r/min.

Kraftöverföring
Mittmotor, bakhjulsdrift. 7-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning
Elservo. Vändcirkel 11,0 m.

Bromsar
Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum fram, 10 tum bak, däck 235/35 R20 fram, 265/35 bak.

Mått/vikt **(cm/kg)**
Axelavstånd 248, längd 439, bredd 180, höjd 129, spårvidd f/b 152/154. Markfrigång 11. Tjänstevikt 1 480, maxlast 300, max släpvagnsvikt 0. Tank 64 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 150+125 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 4,1 s, toppfart 290 km/h.

Bränsleförbrukning
Stad 1,09 l/mil, landsväg 0,66 l/mil, blandad körning 0,82 l/mil. CO_2 186 g/km.

Garantier
Nybil 2 år, rostskydd 12 år, lack 3 år.

Skatt
8 972 kronor per år de första tre åren därefter 2 010 kronor per år.

Plus

Köregenskaper Lättkörd och effektiv som få, rolig på alla typer av vägar.
Användbar Cayman är relativt rymlig och praktisk för att vara en sportbil.
Minus
Motorkaraktär Snabb och effektiv, men turbofyran är inget glädjepiller.
Pris Med lite extrautrustning hamnar Cayman farligt nära miljonen.

Vinnare: Alpine A110

Alpine A110 är lite för mjuk och långsam för att kunna hänga med Porsche 718 Cayman GTS på seriös bankörning. Porschen är ett betydligt mer kompetent bankörningsverktyg som klarar av att sätta varvtider på par med betydligt motorstarkare bilar. Men det kommer till ett högt pris. Du kan nästan köpa två A110 till priset för en 718 Cayman GTS, och varför skulle du göra det?

Det är lättare att ha roligt i Alpines bil. Porschen kräver att bli pressad, annars blir den aldrig riktigt spännande. A110 är rolig hela tiden, även när man inte kör på max, och det väger upp den totala bristen på bagageutrymme. Vi kan leva med en lätt packning om vi får köra en bil som har Trikoloren på takstolparna och sticker ut ur mängden på ett sätt som en Porsche aldrig kommer att göra.



GALLERI
Porsche 718 Boxster GTS och 718 Cayman GTS
16 bilder



GALLERI
Alpine A110 2018
49 bilder

Klassiker

14. På en lång rad 1953

Text Mårten Carlsson, publicerad 2019-01-29 7:10

Det ser nästan ut som ett sorgetåg, men är på sätt och vis tvärtom.



Här rullar de första Volkswagenbilarna ut ur fabriken i Ipiranga, Brasilien. Volkswagens segertåg över världen gick rasande fort. 1950 började den sättas ihop på Irland, 1951 i Syafrika och 1953 etablerade man sig i Brasilien.

Det rörde sig om CKD-bilar som sattes ihop för hand den första tiden. Men rätt snart kom påbud att lokala delar skulle användas i allt större omfattning. Bubblan, som i Brasilien kallades Fusca blev en enorm framgång, i slutet av femtiotalet hade man blivit landets största biltillverkare, och växt ur lokalerna i Ipiranga.

En ny modern fabrik tog i drift 1959 i Sao Bernardo do Campo, och vid den här tiden var drygt 60% av bilen gjord av inhemska delar. Några år senare var den siffran 99%.

Populariteten kom att bestå, den var fram till första nedläggningen 1986 Brasiliens mest sålda bil. 1987 och framåt gick den titeln till Volkswagen Gol.

Första nedläggningen? Jo, 1993 gjorde Fuscan comeback, och man byggde ytterligare 47 000 exemplar av den seglivade bilen fram till 1996.

Klassiker

15. Grattis Hillman Imp!

Carl Legelius 31 januari 2009

I dag när Ivar och Joar har namnsdag hyllar vi Imp!



Imp betyder uppnosig rackarunge eller till och med smådjävul och namnet har använts av tre olika bilmärken - alla brittiska.

Hillman Imp

När Rooteskoncernen skulle ta fram sin konkurrent till Hundkojan bestämde man sig för svans-motor, förvånande nog eftersom trenden var tydlig mot framhjulsdrift.

Den lätta motorn i aluminium var utvecklad ur en marin utombordsmotor, men bilen blev ändå ganska baktung.

Karossen hade snitsigt kantiga linjer i tidens stil. En lustig lösning var att gaspedalen så att säga pneumatiskt verkade på förgasaren genom en bälg med slang, men dessa kunde punktera och arrangemanget byttes snart ut mot mekanisk överföring.

Imp tillverkades åren 1964-1976 i Skottland i en ny fabrik men tog aldrig som det var tänkt några betydande marknadsandelar från Mini.

Sunbeam Imp Sport

Sunbeam var en sportigare variant av Hillman Imp med starkare motor som namn tillverkades 1966-1970 för söka matcha Mini Cooper.

Riley Imp

Det ännu fristående företaget Riley tyckte att Imp var ett passande namn för en liten sportbil. Riley Imp var på 1089 cc och tillverkades 1934-35.

Den hade en roadsterkaross med ett så häftigt linjespel att en M.G.TC i jämförelse ser tam ut. De få som finns kvar ligger i den högre astronomiska prisklassen.



Hillman Imp



Imp Californian hade en lite tuffare coupékaross.



Imp fanns även i skåputförande,
fortfarande med radmotorn monterad bakom bakaxeln!



Sunbeam skulle locka Cooperkunder.





Med Riley Imp hade 1930-talets engelska sportsbilsideal nått sin fulländning. Vilka proportioner!

NEVS

16. Ledig befattning

119022 - **Creative Designer responsible for Graphic & HMI**

NEVS, Trollhättan

Shape mobility for a more sustainable future!

NEVS is creating a strong foundation of skills for new technologies and innovations. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products. By challenging conventions, we design premium electric vehicles and mobility experiences that are simple, engaging and distinctive, but that also shape a brighter, cleaner future for all.
We are now looking for a Creative Designer responsible for Graphic & HMI!

Description
Our Creative Design department within the Mobility Design Tribe, is building a dedicated team for innovation and creation. We have a committed passion to create and deliver iconic and desirable global products and services suitable for volume production.
If you are looking for an opportunity out of the ordinary and want to join a team who is challenging the traditional way of working, entering the agile way of working? You are welcome to apply for employment with us!
The Creative Designer responsible for Graphic & HMI will work with all digital interfaces, have an overview over this area and create the road map for the future. You will create and develop complete design proposals in line with the company's design philosophy and brand, considering demands from Users, Marketing, Design and Production. In general, responsible for design from idea to finished model.

This role also involves:

- Creating strategy for product design regarding graphic interfaces
- Creating the tonality and having an overview over all digital interfaces concerning NEVS mobility solutions.
- Assessing and balancing both physical and digital functions
- Producing touchscreen interfaces as well as 2D graphics for physical objects
- Working with design proposals ranging from initial concept work to final production execution within different mobility solution interfaces.
- Cross functional collaboration involving all team disciplines.
- Producing detailed design solutions fulfilling complex technical criteria.

We are looking for someone who has:

- University degree in interaction design, industrial design, product design or similar.
- Relevant work experience, min 3 years.
- Good knowledge of design process and software such Adobe Creative Cloud.
- Fluent in English both spoken and written.

To be successful in the role, you need to:

- Good communication skills, visual and verbal.
- Good planning skills and ability to deliver on time.
- Creative, solution oriented and open minded
- Good team player and with ability to take initiative.
- Flexible and open to new work areas

Great consideration will be given to your personal aptitude for the position!

About us

The world is in need of change – and we at NEVS want to be part of driving it and at the same time shape life for generations to come. That's why we focus on designing premium electric vehicles and smart mobility solutions that prove what's best for one can be best for all. What we do is not simply providing a way to get around, it's a chance to be part of something bigger. Electrification, connected vehicles, changing ownership models, and autonomous driving are just some of the important trends that are transforming our industry. Together with our partners and people like you, we are shaping mobility for a more sustainable future.

Join us for the ride

At NEVS, we are way pavers, change makers, solution finders. For us, the future is bright and mobility is clean. We see that every individual has a part to play in shaping a better, cleaner future for all.

As a company moving towards something new we give you the opportunity to develop and grow together with us. We believe that together we have the ability to create something that will have a positive impact on the future.

Sustainability is of great importance to us, not only when it comes to the environment but also when it comes to our employees. As a NEVS employee you will be given the opportunity to use our fitness facility on paid working time. You will also receive an additional yearly wellness grant.

In our organization we are always looking for new, smart technical solutions and ideas that will help us reach our common goal of a more sustainable future. Therefore we believe it's important to listen to our employees and their opinions. After all, new perspectives are needed when you aim for change, we both encourage and reward this.

Terms

NEVS is a member of the Engineering Industries and covered by current collective bargaining agreement signed by Unionen / Sveriges Ingenjörer / Ledarna.

Selection work and interviews will be ongoing continuously during the application period, so please send your application as soon as possible!

Prior to our recruitment process Nevs has taken a position on recruitment and marketing channels. We therefore decline decidedly, any contact from media sales, recruitment sites or similar companies!

Type of employment	Tillsvidareanställning
Contract type	Full time
Number of positions	1
Working hours	100%

City	Trollhättan
County	Västra Götalands län
Country	Sweden
Reference number	**2019/5**
Contact	• Ingrid Karlsson, Chapter Leader, Creative Design, ingrid.karlsson@nevs.com
Published	**28.Jan.2019**
Last application date	03.Mar.2019 11:59 PM CET

SLUT